El petróleo y el origen de "la guerra para que el mundo sea un lugar seguro para la democracia"

Por **F. William Engdahl**, 22 de junio de 2007 en *http://www.engdahl.oilgeopolitics.net/History/Oil_and_the_Origins_of_World_W/oil_and_the_origins_of_world_w.HTM*

Traducido por Javisaki para *metanoiainfo.blogspot.com.es*

Resumen:

Al principio apenas perceptible después de 1850, pero con significativa intensidad después del comienzo de la Gran Depresión de 1873 en Gran Bretaña, el sol empezaba a ponerse en el Imperio Británico. Para finales del siglo XIX, aunque la City de Londres permanecía como indiscutible centro financiero del mundo, la excelencia industrial británica estaba en declive terminal. El declive era comparable a un dramático auge de una nueva gran potencia industrial en el escenario europeo, el Reich alemán. Alemania pronto sobrepasaría a Inglaterra en producción de acero, en la calidad de las herramientas mecánicas, químicos y bienes eléctricos. Recién comenzada la década de 1880, un grupo de destacados industriales y banqueros alemanes alrededor de Georg von Siemens del Deutsche Bank, reconocieron la urgente necesidad de alguna forma de fuentes coloniales de materias primas además de una válvula de escape para las exportaciones industriales. Con África y Asia desde hace tiempo reclamados por las otras grandes potencias, sobre todo Gran Bretaña, la política alemana se disponía a desarrollar una esfera económica especial en las provincias imperiales del endeudado Imperio Otomano. La política fue llamada "penetration pacifique", una dependencia económica que sería sellada con consejeros y equipamiento militar alemán. Inicialmente, la política no fue recibida con gozo en París, San Petersburgo o Londres, pero fue tolerada. El Deutsche Bank incluso buscó, sin éxito, reclutar el respaldo financiero de la City de Londres para la piedra angular de la política de expansión otomana – el proyecto de ferrocarril de Berlín a Baghdad. Un proyecto de enorme envergadura y complejidad que conectaría el interior de Anatolia y Mesopotamia (hoy Iraq) a Alemania. Lo que no dijo Berlín ni el Deutsche Bank fue que se habían asegurado los derechos mineros del subsuelo, incluyendo el petróleo a lo largo del camino del ferrocarril, y que sus geólogos habían descubierto petróleo en Mosul, Kirkuk y Basra.

La conversión de carbón al petróleo de la Marina Británica a cargo de Churchill significaba una estrategia de alto riesgo, ya que Inglaterra tenía carbón en abundancia pero no petróleo. Aseguró una gran concesión del Shah de Persia a principios del siglo XX. La conexión del Ferrocarril de Baghdad fue visto en Londres como una amenaza cada vez mayor para la seguridad del petróleo. La respuesta británica a la creciente perturbación del equilibrio de poderes europeos de después de la década de 1890 fue confeccionar una serie de alianzas secretas y públicas con Francia y Rusia – anteriormente rivales – para rodear a Alemania. Además, desplegó una serie de intrigas menos públicas para perturbar los

Balcanes y favorecer una revuelta contra el sultán otomano a través de los Jóvenes Turcos que habían debilitado severamente las posibilidades del Drang nach Osten (N.d.T. Expansión hacia el este) alemán. La dinámica del auge de la firmeza alemana, incluyendo además del Ferrocarril de Baghdad, la decisión en 1900 de construir durante dos décadas una moderna fuerza naval que pudiera rivalizar con la de Inglaterra, preparó el escenario para el estallido de una guerra en Agosto de 1914 cuya verdadera importancia fue una lucha trágica y colosal para ver quién sucedería al decadente Imperio Británico. La resolución de tal épica lucha fue la de costar una segunda guerra mundial y otro cuarto de siglo antes de que el vencedor fuera indiscutiblemente establecido. El papel del petróleo en los eventos que llevaron a la guerra en 1914 es muy poco valorado. Cuando se examina desde esta perspectiva el proceso histórico tras la guerra, aparece una imagen bastante diferente. El Imperio Británico en las décadas posteriores a 1873 y el siglo de hegemonía americana de las décadas siguientes a 1973 tienen más en común de lo que generalmente se aprecia.

El petróleo y el preámbulo a la Gran Guerra.

Tratando de poner en orden la miríada de factores en juego en Eurasia en la víspera de la Primera Guerra Mundial, es importante observar los procesos que llevan a agosto de 1914, y el cálculo relativo del poder en ese momento. Esto significa examinar procesos económicos, incluyendo el crecimiento financiero, de materias primas, de población – en un contexto de relaciones entre naciones y fuerzas políticas – y tal como las definiría el influyente y original geopolítico Sir Halford Mackinder -- fuerzas geopolíticas -- una economía política o un enfoque geopolítico.

Era común en los tiempos de la Gran Guerra hablar de las grandes potencias. Las grandes potencias fueron llamadas así porque eran grandes tanto en tamaño como en poder en lo que a los asuntos de las naciones se refiere. La pregunta era qué los hacía "grandes". Hasta 1892, Estados Unidos no fue considerado lo suficiente competente en la mesa para justificar el envío de una misión diplomática a nivel de embajadores. Era apenas un serio factor en los asuntos europeos y euroasiáticos. Las grandes potencias incluían a Gran Bretaña, Francia, el Imperio Austro-húngaro y la Rusia zarista. Tras la victoria ante Francia en 1871, Alemania se unió al ranking de grandes potencias, aunque como rezagado. La Turquía otomana, conocida entonces como la "enferma de Europa" fue un precio sobre el que todas las grandes potencias afilaban sus cuchillos, ya que anticiparon cómo repartírselo para su ventaja particular.

En 1914, y las décadas posteriores al final de las Guerras Napoleónicas en Europa, fue casi un axioma el hecho de que no había una potencia en la Tierra superior al Imperio Británico. Los cimientos de aquel Imperio, sin embargo, fueron mucho menos sólidos de lo que generalmente se apreciaba.

Los pilares del imperio.

A finales de la década de 1890, Gran Bretaña era en todos los sentidos la potencia política, militar y económica predominante en el mundo. Desde el Congreso de Viena de 1814-15, en que se repartió la Europa post-napoleónica, el Imperio Británico había exigido derechos para el dominio de los mares, a cambio de concesiones ventajosas concedidas a la Austria de los Habsburgo y el resto de potencias

continentales europeas, concesiones que sirvieron para mantener a la Europa central continental dividida y demasiado débil para rivalizar con la expansión global británica.

El control británico de los mares, y, con él, el control del comercio, fue uno de los pilares del nuevo Imperio Británico. Los fabricantes de la Europa continental, junto con la mayoría del resto del mundo, eran obligados a responder en los términos comerciales establecidos en Londres, a través de los sindicatos de aseguradora de comercio y banca de la firma Lloyds. Mientras que su Marina Real, la mayor del mundo, controlaba las principales vías marítimas y proveía gratuitamente "seguros" a los navíos mercantes británicos, las flotas competidoras eran forzadas a asegurar sus barcos contra la piratería, las catástrofes o actos de guerra, a través del gran sindicato asegurador de Londres.

Los préstamos y letras de cambio de los bancos de la City de Londres eran necesarios para la mayoría de las finanzas comerciales mundiales. El privado Banco de Inglaterra, por si mismo la criatura de las preeminentes casas financieras de la City de Londres, como se conoce al distrito financiero – casas como la de Barings, Hambros y, sobre todo, de Rothschild – manipulaban el mayor suministro de oro monetario mundial, a través de acciones que podían causar una inundación de las exportaciones inglesas que podían ser descargadas despiadadamente en cualquier mercado competidor a voluntad. La incuestionable dominación de Gran Bretaña sobre la banca internacional fue el segundo pilar del poder imperial inglés después de 1815. [1]

Londres: una ciudad construida sobre el oro.

Las reservas de oro británicas fueron en gran medida la base del papel de la libra esterlina como fuente de la abundancia de crédito mundial después de 1815. “Tan bueno como la esterlina” era el tópico de aquel momento, que taquigrafiaba la confianza en la libra en los mercados mundiales como “tan buena como el oro”.[2] Tras la ley del 22 de junio de 1816, el oro fue declarado como única medida de valor en el Imperio Británico. Las políticas exteriores británicas durante los siguientes 75 años o más, se preocuparían cada vez más por asegurar a los bancos privados británicos y las arcas del Banco de Inglaterra, las recién extraídas reservas de oro mundial, ya fuera en Australia, California o Sudáfrica.[3]

El mercado del oro de Londres se había expandido con el famoso descubrimiento de oro en Sutter's Mill en California en 1848, y los descubrimientos australianos tres años después, para convertirse en el centro de comercio de oro dominante en el mundo. Las casas comerciantes de oro tales como Stewart Pixley y Samuel Montagu se unieron a las filas de agentes de bolsa. Los Rothschild se sumaron para convertirse en la Real Casa de refinamiento de oro además de sus negocios bancarios, junto a Johnson Matthey. El Banco de Inglaterra certificaría un estatus de “buen envío” para este grupo selecto de bancos de la City que fijaban el precio del oro, un elemento esencial de los crecientes acuerdos de pagos internacionales en oro. [4]

Después de 1886, los envíos de oro semanales, especialmente de Sudáfrica, que comprendían dos tercios del total en los años previos a la guerra, eran descargados en los muelles de Londres, haciendo del mercado de oro londinense el líder indiscutible mundial.

Para 1871 a Inglaterra se le había unido en su estándar de oro otros países en vías de industrialización, que obtuvieron suficiente oro de sus exportaciones comerciales extranjeras para vincular sus monedas nacionales también al estándar de oro. En 1871, Alemania, a raíz de su victoria

sobre Francia, con sus reparaciones en oro francés, proclamó el nacimiento del Reich alemán con el canciller Bismark como potencia política decisiva. El oro fue adoptado como respaldo al reichsmark. El Reich alemán adquirió 43 toneladas después de 1871 en reparaciones de Francia, ayudando a Alemania a cuadruplicar su stock de oro inmediatamente después de 1871, dando liquidez a la expansión sin precedentes de la industria alemana. Para 1878, Francia, Bélgica y Suiza habían seguido el camino de Alemania e Inglaterra hacia el nuevo estándar de oro para comercio internacional. La Rusia zarista, un productor principal de oro también usaba el oro en sus reservas oficiales. [6]

En 1886, inmensas cantidades de oro fueron descubiertas en Transvaal. Los prospectores de oro británicos llegaban a raudales a las fronteras de la Colonia del Cabo, previamente anexada por Gran Bretaña. El Primer Ministro de la Colonia del Cabo era un minero británico, Cecil Rhodes, quien tenía una visión del continente africano controlado por Inglaterra desde el Cabo a El Cairo. A medida que los nacionalistas Boers se hicieron más tajantes en su independencia de los británicos en la década de 1890, estaba claro en Londres que debían tomar Sudáfrica por la fuerza. El futuro financiero de la City de Londres y el futuro del imperio descansaba sobre esta conquista.

Para 1899 cuando estalló la guerra Anglo-Boer, una guerra por el control del oro de Transvaal, la región se había convertido en el productor único de oro más grande del mundo. [7]

Las minas de Rhodes eran los agentes principales. Los inversores franceses y alemanes también tenían grandes participaciones, pero los mineros británicos controlaban entre el 60 % y el 80 % de la producción minera. [8] La sangrienta victoria de Inglaterra en esa guerra, aseguró la dominación continua de la City de Londres como “banquero del mundo”. La grave pérdida de hegemonía industrial británica después de 1873 fue en gran parte ocultado por su rol en el acaparamiento de las vastas reservas de oro descubiertas en 1886 en Transvaal.

El comienzo del declive económico del Imperio Británico.

Tras su aparente status como principal potencia mundial, Gran Bretaña se iba lentamente deteriorando internamente. Después de 1850 se produjo un intenso aumento en el capital británico que fluía al extranjero. Después de la Guerra Civil estadounidense y con el crecimiento de Alemania y la Europa continental, además de la industrialización latinoamericana de principios de la década de 1870, este flujo de capital fuera de la City de Londres se hizo enorme. Los ricos de Gran Bretaña encontraron retornos en su capital mucho más cuantiosos en el extranjero que en casa. Fue una consecuencia de la Abolición de la Ley de Granos de 1846, la introducción del libre comercio en la agricultura para forzar salarios más bajos y para alimentar esa fuerza de trabajo con productos alimenticios más baratos importados de Odessa, Estados Unidos, la India u otras regiones proveedoras. [9] “Compre barato, venda caro” se había convertido en el patrón económico dominante. [10]

Después de 1846, los salarios en Gran Bretaña empezaron a caer con el precio del pan. Las Leyes de Pobres Inglesas concedían compensaciones a los trabajadores que ganaban por debajo del nivel de subsistencia humana, con suplementos de ingreso ajustados al precio de la hogaza de pan integral. A medida que los precios del pan caían, también lo hacía el nivel de vida en Inglaterra.

Como consecuencia, mientras que los banqueros mercantes y aseguradores de la City de Londres medraban, las inversiones y modernizaciones industriales domésticas, que habían permitido a Inglaterra

liderar la revolución industrial tras la introducción del motor a vapor de Watt en la década de 1760, se estancó y descendió después de 1870.

Una consecuencia fue el cambio en el peso económico del norte industrial de Inglaterra – Manchester, Birmingham, Leeds, Newcastle, Liverpool – hacia el sur a Londres y los servicios comerciales y financieros ligados al creciente papel de la City en las finanzas internacionales. Del comercio en "visibles" como el carbón, la maquinaria y los productos de acero, Gran Bretaña se desplazó a una nación que se ganaba la vida con lo que se llamaba "invisibles", o retornos financieros en inversiones y servicios en el extranjero.

Gran Bretaña aumentó su dependencia de bienes importados luego de la intruducción del libre mercado. Desde 1883 a 1913 el valor de la libra esterlina aumento en un 84 %. El efecto real del cambio a la dependencia en importaciones fue oscurecida por el espectacular éxito de ganancias por los invisibles. En 1860 Gran Bretaña lideraba el mundo en producción de carbón, con las materias primas alimentando su industria e impulsando su fuerza naval, con casi el 60 % del total. Para 1912 había caído al 24 %. De igual forma, en 1870 Inglaterra gozaba de un impresionante 49 % del total de producción de hierro forjado. Para 1912, era del 12 %. El consumo de cobre, un componente esencial de la emergente transformación eléctrica, pasó del 32 % del consumo mundial en 1889 al 13 % hacia 1913. [11]

El cuarto de siglo final del XIX fue el comienzo del fin de la posición hegemónica de Gran Bretaña como potencia económica dominante mundial.

En 1873 una grave depresión, apodada la Gran Depresión, extendió, persistiendo aún hasta 1896, casi un cuarto de siglo, un periodo decisivo en el desarrollo de las fuerzas que conducirían la Gran Guerra de 1914. La depresión de 1873 condujo a un declive aún mayor de la competitividad británica. Los niveles de precios estaban en constante caída o deflación, incluyendo los márgenes gananciales y los salarios. Enormes sumas de capital permanecían inactivas o se iban fuera en busca de ganancias.

Mientras que la crisis en Inglaterra era grave, los efectos fuera de Gran Bretaña eran efímeros. Hacia mitad de la década de 1890 el Reich alemán estaba en medio de un boom económico sin precedentes. La rival Alemania y otras economías continentales se estaban industrializando con rapidez y exportando a mercados en su día dominados por las exportaciones británicas. [12]

Hacia la década de 1880 los círculos dirigentes y defensores del Imperio se dieron cuenta de que necesitaban no sólo enviar a sus emprendedores como Cecil Rhodes a extraer el oro para abastecer a los bancos de la City de Londres. Iban dándose cuenta cada vez más de que era necesaria una revolución en la tecnología de su potencia naval si la Armada Real quería continuar con su indiscutible hegemonía en los mares. Esto requería un cambio radical en la política exterior británica. La revolución en tecnología era el cambio de la energía del carbón a la del petróleo.

Después de la última década del siglo XIX, aunque apenas publicitado, la búsqueda por la seguridad energética en la forma de petróleo se haría de suma importancia para la Armada y el gobierno de Su Majestad. Una guerra global por el control del petróleo estaba en marcha. Sólo unos pocos eran conscientes a parte de un selecto círculo.

Una revolución en la Potencia Naval.

En 1882, el petróleo era de poco interés comercial. El desarrollo del motor de combustión interna todavía no había revolucionado la industria mundial. Aunque un hombre comprendió las implicaciones militares y estratégicas del petróleo para el futuro control de los océanos.

En un discurso público en septiembre de 1882, el almirante británico Lord Fisher, entonces capitán Jack Fisher, argumentaba a cualquiera perteneciente al establishment británico que escuchara, que Gran Bretaña debía convertir su flota naval de la abultada propulsión a carbón al nuevo combustible petrolero. Fisher y unos pocos otros individuos visionarios empezaron a debatir la adopción del nuevo combustible. Insistía en que la energía petrolífera permitiría a Gran Bretaña mantener una ventaja estratégica decisiva en el futuro control de los mares.

Fisher defendía la superioridad cualitativa del petróleo sobre el carbón. Un acorazado impulsado por un motor de petróleo diésel no emitía ningún humo delatador, mientras que la emisión de un barco de carbón era visible hasta a 10 kilómetros. El motor de un barco propulsado por carbón requería de cuatro a nueve horas para alcanzar su máxima potencia. Un motor de petróleo requería sólo 30 minutos y podía alcanzar su potencia punta en sólo 5 minutos. Proveer combustible petrolífero a un barco de guerra requería el trabajo de 12 hombres durante 12 horas. La misma cantidad de energía para un barco de carbón requería el trabajo de 500 hombres y 5 días. Para la misma potencia de propulsión, el barco impulsado a petróleo requería un tercio del peso del motor y casi un cuarto del tonelaje diario del combustible, un factor crítico para una flota, ya fuera comercial o militar. El radio de acción de una flota impulsada por petróleo era hasta cuatro veces más grande que un barco a carbón semejante. [13]

En 1885 un ingeniero alemán, Gottleib Daimler, había desarrollado el primer motor a petróleo factible del mundo para empujar un vehículo de carretera. El potencial económico de la era del petróleo empezaba a ser comprendido más ampliamente por algunos más aparte del almirante Fisher y su círculo.

Hacia 1904 Fisher había sido nombrado Primer Lord del Almirantazgo, el comandante naval supremo, e inmediatamente asignado para implementar su plan de convertir la armada británica del carbón al petróleo. Un mes después de su asignación, en noviembre de 1904, se formó un comité a iniciativa suya para “considerar y hacer recomendaciones sobre cómo la Armada Británica debía asegurar sus suministros de petróleo.” Para entonces se creía que las Islas Británicas, ricas en carbón, no albergaban ni una gota de petróleo.

La idea de abandonar la seguridad del carbón británico doméstico en favor de la dependencia del petróleo extranjero era una estrategia arriesgada. El Comité Fisher se había disuelto en 1906 sin acuerdo respecto al tema del petróleo en la elección de un gobierno liberal comprometido a trabajar por el control de las armas. Para 1912, a medida que los alemanes comenzaban un gran programa de construcción de barcos de guerra, el Primer Ministro Asquith convenció al almirante Fisher para volver de su jubilación y encabezar una nueva Comisión Real sobre el petróleo y el motor de petróleo en julio de 1912. Dos meses más tarde, gracias a la recomendación de Fisher, el primer acorazado que usaba sólo petróleo, el Queen Elizabeth, fue comenzado. Fisher hizo aprobar el arriesgado programa del petróleo con un argumento: “En la guerra, la velocidad lo es todo”. Winston Churchill para entonces había reemplazado a Fisher como Primer Lord del Almirantazgo y fue un fuerte defensor de la conversión al petróleo de Fisher. Churchill afirmó en relación al descubrimiento de la comisión que “debemos convertirnos en propietarios o en cualquier caso controladores de la fuente o como mínimo de una parte del petróleo que requerimos”. [14]

Desde ese momento, la conversión al petróleo de la flota británica dictó prioridad en la seguridad nacional para asegurar grandes reservas de petróleo fuera de Gran Bretaña. En 1913 menos del 2 % de la producción mundial de petróleo era producida dentro del Imperio Británico. [15]

Para la primera década del siglo XX, asegurar la confianza a largo plazo del petróleo extranjero se había convertido en un factor esencial para la gran estrategia británica y su geopolítica. Hacia 1909, una compañía británica, la Anglo-Persian Oil Company tenía los derechos de exploración petrolífera en una concesión a 60 años del Shah de Persia cerca de la frontera con Mesopotamia. Esa decisión de asegurar su petróleo condujo a Inglaterra a un atolladero bélico que en última instancia acabó con el Imperio Británico como hegemonía mundial en Versalles en 1918, aunque faltaría una segunda Guerra Mundial y unas pocas décadas más antes de que la realidad estuviera clara para todos.

Alemania emerge en una segunda revolución industrial.

Comenzando la década de 1870, el Reich alemán, proclamado después de la victoria sobre Francia en 1871, vio la emergencia de un colosal nuevo jugador económico en el mapa de la Europa continental.

Hacia la década de 1890, la industria británica había sido superada, tanto en ritmo como en calidad de desarrollo tecnológico gracias a un extraordinario surgimiento del desarrollo industrial y agrícola en Alemania. Con los Estados Unidos concentrados en gran medida en su expansión interna después de su Guerra Civil, la emergencia industrial de Alemania era cada vez más vista como la "amenaza" más grande a la hegemonía global británica durante la última década del siglo.

Tras la prolongada depresión inglesa de la década de 1870, Alemania viró cada vez más hacia una forma de estrategia económica nacional y lejos de la fidelidad británica al "libre mercado", construyendo rapidamente una industria nacional y una producción agrícola.

Desde 1850 a 1913, la producción total doméstica alemana se multiplicó por cinco. La producción per capita se incrementó en el mismo periodo en un 250 %. La población comenzó a experimentar una constante mejora en su nivel de vida, a medida que los salarios reales se doblaron entre 1871 y 1913.

En las décadas previas a 1914, en lo que respecta a alimentar la industria y el transporte mundial, el carbón era el rey. En 1890, Alemania producía 88 millones de toneladas de carbón mientras que Gran Bretaña producía más del doble hasta alcanzar la cifra de 182 millones de toneladas. Para 1910, la producción alemana de carbón había escalado hasta los 219 millones de toneladas, mientras que Gran Bretaña tenía sólo una ligera ventaja alcanzando los 264 millones de toneladas. El acero ocupaba el centro del crecimiento de Alemania, con la energía eléctrica y la industria de químicos siguiéndole de cerca. Usando la innovación del proceso de siderurgia de Gilchrist Thomas, que sacó el máximo rendimiento de las minas ricas en fósforo de Lorraine, la producción de acero alemán aumentó un 1000 % en 20 años desde 1880 a 1900, dejando la producción de acero británico muy atrás. Al mismo tiempo, el coste de la siderurgia alemana de acero cayó a un décimo del coste de la década de 1860. Hacia 1913 Alemania fundía casi dos veces la cantidad de arrabio que las fundiciones británicas. [16]

La revolución alemana del ferrocarril.

La infraestructura ferroviaria para transportar este creciente flujo de bienes industriales, fue el locomotor inicial del primer *Wirtschaftswunder* (N.d.T. Milagro económico) alemán. El gasto estatal en infraestructura ferroviaria dobló los kilómetros de vía desde 1870 a 1913. La industria eléctrica alemana creció hasta dominar la mitad de todo el comercio internacional en bienes eléctricos para 1913. La industria química alemana se convirtió en la líder mundial en colorante de anilina, fármacos y fertilizantes químicos.

Paralelo a la expansión de su industria y agricultura, entre 1870 y 1914 la población alemana se incrementó en casi un 75 % pasando de 40.000.000 a más de 67.000.000 de personas. La gran industria creció en simbiosis con grandes bancos como el Deutsche Bank, bajo lo que se conoció como el modelo Grossbanken de propiedad cruzada entre los grandes bancos y compañias industriales claves. [17]

Un rasgo de esa expansión económica después de 1870, más que cualquier otro, a parte del programa del almirante von Tirpitz para construir acorazados alemanes y desafiar la supremacía británica en los mares, que llevó a Alemania al enfrentamiento que luego se convertiría en la Primera Guerra Mundial, fue la decisión de los círculos financieros y políticos de construir un ferrocarril que conectaría Berlín con el Imperio Otomano llegando a Baghdad en la Mesopotamia de entonces. [18]

El ferrocarril cambia el mapa geopolítico de Europa.

"Cuando la historia del último periodo del siglo XIX se escriba, un evento se resaltará por encima de los demás por su importancia intrínseca y por sus resultados de largo alcance; a saber, las convenciones de 1899 y 1902 entre su Majestad Imperial el Sultán de Turquía y la compañía Alemana de Ferrocarriles de Anatolia". [19]

A finales del siglo XIX, la industria alemana y el gobierno alemán empezaron a buscar seriamente fuentes de materias primas en el extranjero, además de mercados potenciales para los bienes alemanes. El problema era que las partes escogidas de inmuebles subdesarrollados habían sido previamente repartidos entre potencias rivales imperiales, especialmente Francia y Gran Bretaña. En 1894 el canciller alemán, conde Leo von Caprivi, dijo al Reichstag: "Asia Menor es importante para nosotros como mercado para la industria alemana, un lugar para la inversión del capital germano y fuente de suministros, apta para una expansión considerable, de tales bienes esenciales (como grano y algodón) como nosotros ahora compramos de países de los cuales tarde o temprano sea de nuestro interés independizarnos". [20] Caprivi era apoyado en su viraje hacia Asia Menor por amplios sectores de la industria alemana, especialmente los barones del acero, y por los grandes bancos como el Deutsche Bank, además del establishment de políticas exteriores y los militares a las órdenes del general Helmuth von Moltke, Jefe del Estado Mayor.

El Drang nach Osten de Berlín

La respuesta a la necesidad de asegurar nuevos mercados y materias primas de Berlín para

alimentar sus florecientes industrias claramente reside en el Este – especificamente en el endeudado y debilitado Imperio Otomano del Sultán Abdul Hamid II. La situación de la Turquía Otomana se había hecho tan extrema que el Sultán se había visto obligado, por sus acreedores franceses y británicos, a poner las finanzas del reino bajo el control de una agencia dirigida por banqueros en 1881. Por el Decreto de Muharrem (diciembre de 1881) la deuda pública otomana se redujo de 191 millones de libras a 106 millones, ciertos ingresos fueron asignados al pago de la deuda y una organización controlada opr Europa, la Administración de la Deuda Pública Otomana (Ottoman Public Debt Administration, OPDA por sus siglas en inglés) fue establecida para cobrar los pagos. La OPDA posteriormente actúo como agente recaudador de los ingresos y como intermediario con las compañías europeas que buscaban oportunidades de inversión. Sus asuntos eran controlados por los dos más grandes acreedores – Francia y Gran Bretaña, siendo Francia el más grande.

Los alemanes comenzaron a cambiar esa dependencia de la Turquía otomana de franceses y británicos. Por su parte, el Sultán Abdul Hamid II estaba encantado de abrir la puerta a la creciente influencia alemana como un bienvenido contrapeso y como fuente de nuevo capital para solucionar los problemas económicos del imperio.

En 1888, se inauguró el Ferrocarril Oriental desde Austria, cruzando los Balcanes via Belgrado y Sofía hasta Constantinopla. Esto conectó con los ferrocarriles de Austría-Hungría y con otros países europeos y puso a la capital otomana en comunicación directa con Viena, París y Berlín. Esto iba a ser importante para futuros eventos.

Hacia 1898, el Ministro otomano de Obras Públicas recibía propuestas de algunos grupos europeos para construir vías férreas en la parte anatólica del imperio. Estos incluyeron al sindicato austro-ruso, una propuesta francesa, una propuesta de un grupo de banqueros británicos y la propuesta del Deutsche Bank alemán. El Sublime Porte (N.d.T. Expresión metonímica para designar al gobierno central del Imperio Otomano) no tenía ningún deseo de tener una presencia significativa rusa en su territorio, debido a los deseos rusos por el acceso para su flota a través de Dardanelles. El respaldo del gobierno británico a sus banqueros se esfumó con el estallido de la Guerra Boer en 1899. La propuesta francesa fue considerada lo suficientemente importante como para que el Deutsche Bank entrase a negociar la creación de una empresa conjunta con los bancos franceses. [21]

El Sultán, Abdul Hamid II, el 27 de noviembre de 1889, adjudicó al Deutsche Bank, dirigido por Georg von Siemens, una concesión para un ferrocarril desde Konia a Baghdad y al Golfo Pérsico. En 1888 y otra vez en 1893, el Sultán había asegurado a la Compañía de Ferrocarril Anatólica que tendría prioridad en la construcción de cualquier ferrocarril a Baghdad. Gracias a esa garantía, la Compañía Anatólica había realizado caras inspecciones en la vía propuesta. Como parte de la concesión para el ferrocarril, los astutos negociadores del Deutsche Bank, liderados por Karl Helfferich, negociaron los derechos minerales del subsuelo 20 kilómetros a cada lado de la vía proyectada. [22] El Deutsche Bank y el gobierno alemán que lo respaldaba se aseguraron de que incluyera en exclusiva los derechos de todo petróleo que pudiera encontrarse. Los alemanes habían asestado un golpe estratégico a los británicos, o eso parecía. El petróleo mesopotámico garantizado a través de la conclusión del ferrocarril Berlín-Baghdad sería la fuente segura de Alemania para adentrarse en la emergente era del transporte impulsado por petróleo.

El éxito alemán no fue un acontecimiento menor. La posición geográfica del Imperio Otomano, dominando los Balcanes, los estrechos de Dardanelles y el territorio hasta Shatt-al-Arab en el Golfo Pérsico, desde Aleppo al Sinaí limitando la conexión estratégica del Canal de Suez con el comercio del

Imperio Británico en la India, bajando hacia Aden en el estrecho de Bab el Mandeb. El acuerdo otomano-germano que garantizaba la construcción de la sección final del ferrocarril Berlín-Baghdad significaba la destrucción de la esperanza inglesa de tomar Mesopotamia, con su estratégica localización y su petróleo, bajo su exclusiva influencia y significaba también una derrota importante para Francia.

Gran Bretaña reacciona

Sistemáticamente, Gran Bretaña tomó medidas para asegurar su expuesto flanco en Mesopotamia. Para 1899, Gran Bretaña se había asegurado un acuerdo exclusivo por 99 años entre Gran Bretaña y Kuwait, parte nominal del endeudado y militarmente débil Imperio Otomano del inmoral Jeque Mubarak-al-Sabah. Para 1907, lo habían convertido en un "arrendamiento a perpetuidad".

En 1905, gracias a las maquinaciones del espía británico Sidney Reilly (Lord Strathcona), aseguró los derechos en exclusividad de los recursos petrolíferos persas en lo que en 1909 se convertiría en la Anglo-Persian Oil Company, después de descubrir allí petróleo en 1908. La compañía negoció un acuerdo con Winston Churchill, Primer Lord del Almirantazgo, justo después de la Primera Guerra Mundial, para un importante respaldo financiero al gobierno británico a cambio de petróleo garantizado para la Armada Real. En 1912, el gobierno, a instancias de Churchill, compró secretamente una participación mayoritaria en la Anglo-Persian Oil Company. Había negociado con el Jeque de Muhammerah para construir también una refinería, un depósito y un puerto en la Isla Abadan, adyacente a Shaat-al-Arab como parte de la emergente política británica para mantener a Alemania fuera de la región estratégica mesopotámica rica en petróleo. [23]

Una conexión ferroviaria germana con Baghdad y hasta el Golfo Pérsico, capaz de llevar tropas militares y munición, fue una amenaza estratégica para los recursos petrolíferos británicos en Persia. El petróleo persa era la fuente crucial de petróleo británico garantizado para su Marina. La decisión del Reichstag (parlamento) alemán de aprobar el enorme programa de construcción naval del Almirante von Tirpitz reflejado en la Ley Naval de 1900, para construir 19 nuevos barcos de guerra y 23 cruceros de guerra en los siguientes 20 años, presentaba el primer desafío al gobierno británico de los mares. En la Convención de La Haya de 1907, Alemania se negó a continuar con la anterior prohibición de "guerra aérea". Bajo el Conde Zepplin, los alemanes habían sido los primeros en desarrollar enormes dirigibles. [24]

Turquía, apoyada y entrenada por Alemania, tenía potencial si obtenía los medios financieros y militares para lanzar un ataque militar en lo que se habían convertido en intereses vitales británicos en Suez, la ruta persa a la India, el Dardanelles. Hacia 1903 el Reich alemán estaba preparado para dar al Sultán esos medios en forma de Ferrocarril de Baghdad y la inversión alemana en la Anatolia Otomana.

Hacia 1913, este compromiso alemán se había llevado a un nuevo nivel con el Acuerdo Militar Germano-Turco bajo el cual el General Liman von Sanders, miembro del Consejo Supremo de Guerra Alemán (German Supreme War Council), con aprobación personal del Kaiser, fue enviado a Constantinopla para reorganizar el ejército turco conforme al legendario Estado Mayor alemán. En una carta al Canciller von Bethmann-Hollweg, fechada el 26 de abril de 1913, Freiherr von Wangenheim, el embajador alemán en Constantinopla declaró: "El poder que controla al ejército siempre será el más fuerte en Turquía. Ningún gobierno hostil a Alemania será capaz de permanecer en el poder si el ejército

está controlado por nosotros...". [25]

Los operativos de inteligencia alemanes, liderados por el Barón Max von Oppenheim, un diplomático del Ministro de Exteriores alemán y arqueólogo, había realizado exhaustivas inspecciones en Mesopotamia ya comenzado el año 1899 para explorar la ruta propuesta para el Ferrocarril de Baghdad, confirmando así las estimaciones a cargo de los oficiales otomanos de que la región tenía petróleo. Los británicos se referían a Oppenheim como "El espía". También fue un ardiente imperialista alemán. En 1914 poco después del estallido de la guerra, Oppenheim supuestamente le dijo al Kaiser Wilhelm, "Cuando los turcos invadan Egipto, y la India se incendie con las llamas de las revueltas, sólo entonces Inglaterra se derrumbará. Ya que Inglaterra es más vulnerable en sus colonias". Fue el autor de una estrategia alemana que animaba a una Yihad o Guerra Santa liderada por Turquía y contra los poderes coloniales de Gran Bretaña, Francia y Rusia como estrategia de guerra. [26]

Aislando al Reich alemán.

Para finales de la década de 1880 habían comenzado cambios en las alianzas de seguridad y comercio. Crecía la alarma en Gran Bretaña, Francia y Rusia por el poder emergente y la amenaza potencial del Reich alemán. En octubre de 1903, Gran Bretaña y Francia se aliaron para acordar esferas de influencia que resultaron en la firma del Entente Cordiale (N.d.T. Tratado de no agresión entre Francia y Gran Bretaña) en abril de 1904, terminando con las rivalidades imperiales sobre Egipto, Marruecos, Sudán y permitiendo a ambos concentrarse en la amenaza que representaba Alemania en alianza con Austria-Hungría. [27]

Hacia 1907, tras la derrota en la Guerra Ruso-japonesa de 1905 en un conflicto en el que Gran Bretaña abiertamente echó una mano proveyendo acorazados a los japoneses para destruir la flota rusa del Pacífico, Rusia selló su disputa con Gran Bretaña por Afghanistan, "El Gran Juego" como Kipling llamaría a la lucha entre Gran Bretaña y Rusia por el control del paso afghano a la india. Rusia también selló su disputa con Gran Bretaña por Persia y en junio de 1908 en el puerto báltico de Reval, el Rey Edward VII se reunió con su primo el Zar Nicholas II para acordar la alianza anglo-rusa. El sistema de alianzas diplomáticas cuidadosamente construido, sentado por Bismark, que vio a Francia en 1887 como el único país hostil a Alemania, había cambiado, hacia 1908, por otro en el que el único aliado alemán fue el Imperio Austro-húngaro, un remarcable giro en las alianzas y el preludio de la Gran Guerra.

En los meses siguientes al estallido de la guerra en 1914, había esfuerzos por enfriar la creciente confrontación entre los dos grandes bloques – el Triple Entente de Inglaterra, Francia y Rusia; y la alianza de Alemania con Austria-Hungría. En 1911 Alemania y Rusia firmaron el Acuerdo de Postdam sobre los derechos del norte de Persia a cambio del acuerdo ruso de no bloquear el progreso del Ferrocarril a Baghdad. Estaba claro, sin embargo, que alemania estaba completamente comprometida a concluir el proyecto de Baghdad.

Después de las Guerras Balcánicas desde 1910 a 1912, era para todos obvio que la próxima parte del Imperio Otomano a ser desguazada sería la Turquía anatólica misma. El equilibrio entre las Grandes Potencias fue puesto en peligro con el resultado de las Guerras Balcánicas y la sorprendende derrota del ejército otomano por pequeños oponentes. En un periodo de tiempo muy corto, Turquía perdió casi todo su territorio en Europa salvo Estanbul y un pequeño país interior, y se retiró a la línea de defensa en

Çatalca.

Gran Bretaña y la inteligencia británica era activa en los Balcanes provocando revueltas y oposición al gobierno de Constantinopla. Las potencias del Entente – Francia, Inglaterra y Rusia – sabían que a pesar de todos sus esfuerzos, Alemania no tenía ninguna baza importante en los Balcanes. Y los Balcanes constituían un vínculo estratégico entre Berlín y Baghdad como revela una ojeada a cualquier mapa tipográfico.

El éxito de la llamada Revolución de los Jóvenes Turcos de 1908-9 en forzar al Sultán a restablecer una monarquía constitucional con un parlamento desencadenó una serie de rebeliones desestabilizadoras en las provincias balcánicas del imperio. La inteligencia británica estaba activamente involucrada en acelerar los aconteciminetos. Las revoluciones de los Jóvenes Turcos de 1908 y 1909, que terminaron con el reino de Abdul Hamid en el Imperio Otomano, ofrecieron a Francia y Gran Bretaña una oportunidad sin precedentes para adoptar el liderazgo moral y político en Oriente Próximo. Muchos miembros del Comité por la Unión y el Progreso, el partido revolucionario, habían sido educados en las universidades europeas de occidente – principalmente en París – y se habían convertido en devotos admiradores de las instituciones francesas e inglesas. [28] En 1908, a medida que Constantinopla estaba bajo el caótico gobierno del Comité por la Unión y el Progreso (CUP) de los Jóvenes Turcos, las relaciones anglo-turcas eran bastante cálidas. El embajador británico, Sir Gerald Lowther, al menos en los primeros días tras la toma del poder en 1908, prolongó un apoyo ilimitado británico para la revolución. Le dijo al Secretario de Relaciones Exteriores, Sir Edward Grey, que "las cosas han ido tan bien como podrían".[29] El papel de los Jóvenes Turcos, la mayoría de los cuales eran miembros de varias logias masónicas europeas, es una valiosa e importante historia que escapa del alcance de este breve ensayo. Al menos inicialmente, el régimen de los Jóvenes Turcos veía los acuerdos entre el Sultán y los alemanes acerca del Ferrocarril de Baghdad y los derechos del petróleo como un símbolo de la corrupción y la destrucción de los recursos nacionales turcos.

Los diplomáticos británicos y los operativos de inteligencia también jugaron un papel en la independencia de Albania en los Balcanes. Una figura clave aunque poco conocida de las maquinaciones británicas en ese momento era Aubrey Herbert, Miembro del Parlamento y oficial de inteligencia británico próximo a Gertrude Bell y T.E. Lawrence ("Lawrence de Arabia"). Herbert había actuado desde 1907 fomentando la independencia de Albania de Constantinopla, y se le ofreció la Corona de Albania por sus esfuerzos. Una oferta que su amigo, Asquith, desaconsejó tomar.

Medidas de actuación británicas

Además de en Serbia, las redes militares y de inteligencia británicas eran más activas antes del estallido de la guerra. El Comandante R.G.D. Laffan estaba a cargo de las misiones de adiestramiento militar en Serbia justo antes de la guerra. Después de la guerra, Laffan escribió acerca del rol británico en lo que respecta a obstaculizar la ruta del proyecto Alemania-Baghdad: "Si 'Berlín-Baghdad' se hubiese logrado, una gran porción de territorio productor de todo tipo de riqueza económica, e inexpugnable al poder marítimo se uniría bajo la autoridad alemana", advirtió R.G.D. Laffan. Laffan era para entonces un consejero militar mayor británico adjunto al ejército serbio. "Rusia estaría dividida por esta barrera de sus amigos occidentales, Gran Bretaña y Francia", añadió Laffan. "Los ejércitos alemanes y turcos estarían a una distancia de fácil ataque a nuestros intereses egipcios, y desde el Golfo Pérsico, nuestro

Imperio Indio estaría amenazado. El puerto de Alexandretta y el control del Dardanelles pronto daría a Alemania un poder naval enorme en el Mediterraneo”.

Laffan sugirió una estrategia británica para sabotear el enlace Berlín-Baghdad. “Un vistazo al mapa del mundo mostrará como la cadena de estados se alargaba desde Berlín a Baghdad. El Imperio Germano, el Imperio Austro-Húngaro, Bulgaria, Turquía. Una pequeña franja de territorio sola bloqueaba el camino e impedía que los dos extremos estuvieran conectados. Esta pequeña franja era Serbia. Serbia se mantenía pequeña pero desafiante entre Alemania y los grandes puertos de Constantinopla y Salonika, conteniendo la Puerta hacia el Este...Serbia era realmente la primera línea de defensa para nuestras posesiones orientales. Si fuera aplastado o seducido hacia el sistema 'Berlín-Baghdad', entonces nuestro vasto pero poco defendido imperio pronto habría sentido el temblor del empuje alemán hacia el este”. (émfasis añadido por el autor). [30]

En 1915, después de volver de una misión en Bulgaria, el Miembro del Parlamento Británico Noel Buxton escribió en la introducción a su libro acerca de opiniones semejantes sobre el rol estratégico de los Balcanes para la estrategia británica de bloquear a Alemania y Austria-Hungría: “Nadie niega ya la suprema importancia de los Balcanes como un factor en la Guerra Europea. Puede ser que hubiera hostilidades profundamente arraigadas entre las Grandes Potencias que hubieran, en cualquier caso, producido una Guerra Europea, y que si los Balcanes no hubieran ofrecido la ocasión, se hubiese encontrado en otra parte. El hecho es que los Balcanes proporcionaron la ocasión...”. [31]

Buxton añadió: “El ejército serbio sería liberado para tomar la ofensiva, y posiblemente provocar un levantamiento de las poblaciones serbias, croatas y eslovenas del Imperio Austríaco. Cualquier disminución de la fuerza Austríaca obligaría a los alemanes a retirar un gran número de tropas de los otros escenarios de guerra”. [32]

La única gran potencia cuyo interés residía en prevenir un mayor deterioro del control otomano de sus territorios en la víspera de la guerra era Alemania. El éxito de su gran proyecto económico y político para conseguir la Turquía otomana como una esfera de influencia informal, además de asegurar los derechos de la conexión del Ferrocarril de Baghdad a Mesopotamia y finalmente hasta el Golfo Pérsico dependía de conservar un régimen político estable en Constantinopla como socio. [33]

En abril de 1913, el Ministerio de Exteriores de Su Majestad dio al embajador turco en Londres una declaración de intenciones oficial británica respecto al petróleo mesopotámico: “El gobierno de Su Majestad...confía en el gobierno otomano para adoptar disposiciones sin demora en cuanto a los pozos petrolíferos de Mesopotamia que garantizarán el control británico y tener su aprobación en cuanto a los pormenores”. [34]

Irónicamente, justo en la víspera del asesinato del archiduque austro-húngaro y su heredero al trono de Habsburgo en Sarajevo por Gavrilo Princip, un miembro de la sociedad secreta serbia Mano Negra con declaradas conexiones masónicas francesas, finalmente se llegó a un acuerdo entre alemanes, británicos y los partidos turcos sobre los derechos del petróleo en Mesopotamia.

En 1909 fue fundado el Banco Nacional de Turquía, a petición de Edward, Rey de Inglaterra, por el banquero londinense Sir Ernest Cassel. A Cassel se le unió un misterioso y rico individuo otomano, de origen armenio: Calouste Gulbenkian. El banco no tenía ninguna representación de origen otomano. Su consejo incluía a Hugo Baring del banco londinense, el Conde de Cromer, los Barones Ashburton, Northbrook y Revelstone. En aquel momento, Lord Cromer era Gobernador del Banco de inglaterra. Esta

entidad de la élite británica en Constantinopla creó entonces una entidad llamada Compañía del Petróleo Turco (Turkish Petroleum Company), en la que Gulbenkian recibió el 40 % de las participaciones. El propósito era el de conseguir una concesión petrolífera del Sultan en Mesopotamia. Simultáneamente, una segunda empresa controlada por Gran Bretaña , la Compañía Petrolífera Anglo-Persa trataba activamente de extender sus reclamaciones por el petróleo persa a los disputados límites con Mesopotamia. El tercer jugador, el único con derechos de exploración del Sultán Abdul Hamid II era la Baghdad Railway Company del Deutsche Bank. Los astutos británicos estaban a punto de cambiar esa situación.

Los esfuerzos conjuntos británicos pusieron al grupo alemán en un compromiso. En 1912 y otra vez en 1914 en la víspera de la guerra, con el respaldo de los gobiernos británico y alemán, se reorganizó la (British) Turkish Petroleum Company. Se dobló el capital social. La mitad fue a la Anglo-Persian Oil Company, ya secretamente propiedad del Gobierno Británico. Otro 25 % lo tenía la anglo-holandesa Royal Dutch Shell. El 25 % restante lo poseía el Deutsche Bank, el único que poseía los derechos de explotación de los recursos petrolíferos a ambos lados de la vía del Ferrocarril de Baghdad. Finalmente, la Shell y la Anglo-Persian acordaron darle cada una un 2,5 % de sus acciones a Gulbenkian haciendo un total de 5 %. El 28 de junio de 1914, en una de las mayores ironías de la historia, la Turkish Petroleum Company ganó la concesión del petróleo del gobierno del Sultán. No importaba. La guerra había empezado y las fuerzas británicas se asegurarían por completo los campos petrolíferos de Mesopotamia después de Versalles en un nuevo protectorado de la Sociedad de Naciones llamado Iraq. [35]

En junio de 1914, unos días antes del estallido de la guerra, el Gobierno Británico, actuando a petición del Primer Lord del Almirantazgo Winston Churchill, compró la mayoría de las participaciones de la Anglo-Persian Oil Company y con ello se hizo automáticamente con la mayor parte de las participaciones de la APOC de la Turkish Petroleum Company del Deutsche Bank. [36] Londres no dejaba nada al azar.

¿Por qué iba Inglaterra a arriesgar una guerra mundial para parar el desarrollo de la economía industrial de Alemania en 1914?

La razón última por la que Inglaterra declaró la guerra en agosto de 1914 yace fundamentalmente "en la antigua tradición de la política británica, a través de la cual Inglaterra alcanzó el estatus de gran potencia, y a través de la cual buscaba permanecer como una gran potencia" declaró Karl Helfferich del Deutsche Bank, el hombre que se encontraba en medio de las negociaciones sobre el Ferrocarril de Baghdad en 1918. "La política de Inglaterra siempre se construía en contra de la potencia continental más fuerte política y económicamente", insistió.

"Desde que Alemania se convirtió en la potencia económica y política más fuerte del continente, Inglaterra siempre se sintió amenazada por Alemania más que de cualquier otro país en su posición global económica y su supremacía naval. Desde ese momento, las diferencias anglo-alemanas eran irreconciliables, y susceptibles de desacuerdo en cualquier cuestión". Helfferich tristemente notó la precisión de la declaración de Bismarck de 1897: "La única condición que podría llevar a la mejora de las relaciones anglo-alemanas sería si pusiéramos freno a nuestro desarrollo económico, y esto no es posible". [37]

Referencias:

[1] - Glyn Davies, A History of Money from Ancient Times to the Present Day, rev.ed., (Cardiff: University of Wales Press, 1996), 348-352.
[2] - Sir John Clapham, Bank of England, Vol.II, (Cambridge: Cambridge University Press, 1944), p.217.
[3] - Timothy Green, Central Bank Gold Reserves: An historical perspective since 1845, World Gold Council, Research Study no. 23, November 1999, London.
[4] - T. Green, Central Bank Gold…, 3,6.
[5] - Russell Ally, Gold & Empire: The Bank of England and South Africa's Gold Producers, 1886-1926, (Johannesburg, Witwatersrand University Press, 1994), 31.
[6] - T. Green, Central Bank Gold…, 6-9.
[7] - As South African economic historian Russell Ally put the relationship between the Boer War and the Bank of England's gold reserves, 'To be sure, Britain did not take physical control of the Transvaal just because the Bank of England was concerned about the state of its gold reserves…However, this should not detract from the fact that there was a growing appreciation of the importance of the Witwatersrand's gold for the Bank of England's safeguarding its leadership of the international gold standard and that this coincided with the mining magnates' (e.g. Rhodes and others—f.w.e.) hostility towards Kruger's government.' Cited in Russell Ally, Gold & Empire: The Bank of England and South Africa's Gold Producers, 1886-1926, (Johannesburg, Witwatersrand University Press, 1994), 25. Ally also notes the crucial role of Lord Milner, then High Commissioner of the Cape Colony and later Governor of Transvaal. Milner and his circle, using the resources from the will of Cecil Rhodes, later founded The Round Table and a periodical of the same name, in order to advance an enormously influential agenda for the regeneration of the British Empire, a fascinating subject beyond the scope of this brief essay.
[8] - P.J. Cain and A.G. Hopkins, British Imperialism: Innovation and Expansion 1688-1914, (London, Longman, 1993), 373.
[9] - Susan Fairlie, 'The Corn Laws and British Wheat Production, 1829-76,'Economic History Review, Second Series, Vol. 22, No. 1, April 1969, 88 -116.
[10] - Cain and Hopkins, British Imperialism, 181ff.
[11] – Citado en Sonderabdruck aus der Frankfurter Zeitung, Gegen die englische Finanzvormacht, (7 November, 1915), Frankfurt am Main, Druck & Verlag der Frankfurter Societsdruckerei GmbH.
[12] - Hans Rosenberg, 'Political and Social Consequences of the Great Depression of 1873-1896 in Central Europe,' Economic History Review, Vol. 13, nos.1&2, 1943.
[13] - Eric J. Dahl, 'Naval innovation: from coal to oil,' Joint Force Quarterly, Winter, 2000. The details on oil versus coal powered ships is found in Anton Mohr, The Oil War, (New York, Harcourt, Brace & Co., 1926), 113-115. Anton Zischka, Oelkrieg: Wandlung der Weltmacht Oel, Leipzig, Wilhelm Goldmann Verlag, 1939) 293 for additional comparative data of oil over coal.
[14] - Winston Churchill, quoted in Peter Slulgett, Britain in Iraq: 1914-1932, (London, Ithaca Press, 1976, 103-4.
[15] - Anton Mohr, The Oil War, (New York, Harcourt, Brace & Co., 1926), 118-120.
[16] - There are numerous sources which detail the rapid industrial transformation of the German Reich after 1870. Especially useful in this regard are Karl Erich Born, Wirtschafts-und Sozialgeschichte des Deutschen Kaiserreichs (1867 /71-1914), (Stuttgart, Steiner Verlag, 1985; and Knut Borchardt, The German Economy, 1870 to the present., (London, Weidenfeld & Nicholson, 1967).
[17] - Karl Helfferich, Deutschlands Volkswohlstand 1888-1913, (Berlin, Verlag von Georg Stilke, 1913).
[18] - K.E. Born, Wirtschafts...
[19] - Charles Sarolea, The Bagdad Railway and German Expansion as a Factor in European Politics (Edinburgh, 1907), p. 3, quoted in Edward Mead Earle, Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway
A Study in Imperialism, (New York The Macmillan Company, 1924), v.
[20] - Count Leo von Caprivi, quoted in Franz Fischer, War of Illusions: German Policies from 1911 to 1914,(New York, W. W. Norton Company Inc., 1975), 49.
[21] - E.M. Earle, The Great Powers…, 58-60. Earle included a 1922 correspondence of his with the representative of the British rail group, Mr E. Rechnitzer, in which the latter stated, 'My offer being much

more favorable than that of the Germans, it seemed likely in August, 1899, that it would be accepted. Unfortunately the Transvaal War broke out in the autumn of that year, and the German Emperor, a few days after the declaration of war, specially came to London to ask our Government to give him a free hand in Turkey. It appears that there was an interview between the Emperor and Mr. Joseph Chamberlain, who was more interested in Cecil Rhodes' scheme in Africa than in my scheme in Turkey.'

[22] - Anton Mohr, The Oil War, 80-81.

[23] - UK National Archive, BP Archive, Archon Code: 1566.
http://www.archiveshub.ac.uk/news/0300bp.html,
accessed on 16 June, 2007. BBC, The Company File: From Anglo-Persian Oil to BP Amoco, August 11, 1998.,
http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/149259.stm.
Details available on the relation between the British government and Anglo-Persian are detailed in Anton Mohr, The Oil War, 124-129. For background on Churchill's role in securing oil sources and converting the Navy see Sara Reguer, Persian Oil and the First Lord: A Chapter in the Career of Winston Churchill , Military Affairs, Vol. 46, No. 3 (Oct., 1982), 134-138.

[24] - Sara Reguer, Persian Oil..., 134.

[25] - Freiherr von Wangenheim, cited in Hans Herzfeld, Die Liman-Krise und die Politik der Großmächte in der Jahreswende 1913/14, Berliner Monatshefte 11, 1933., 841 ff.

[26] - Baron Max von Oppenheim as cited in The First World War: Haji Wilhelm,
http://www.channel4.com/history/
microsites/F/firstworldwar/cont_jihad_1.html.,
accessed on 18 June, 2007.

[27] - Martin Gilbert, A History of the Twentieth Century, Volume One:1900-1933, (London, Harper Collins, 1997), 81-82. See also Peter Hopkirk, On Secret Service East of Constantinople, (London, Juhn Murray, 1994), 85-87, for more on Oppenheim's role in supporting the Jihad.

[28] - Edward Mead Earle, Turkey, the Great Powers…, 217-18.

[29] - Gerald Lowther to Grey, 4 August 1908, Pte. Lowther Papers (FO800/193B), cited in Hasan Ünal, Britain and Ottoman Domestic Politics: From the Young Turk Revolution to the Counter-Revolution, 1908-9, Middle Eastern Studies, Vol. 37, No.2, April 2001, 1-2.

[30] - R.G.D. Laffan, The Serbs: The Guardians of the Gate, (1917, reprinted by Dorset Press, New York, 1989), 163-4.

[31] - Noel and Charles R.Buxton, The War and the Balkans (London, George Allen and Unwin, 1915), 1

[32] - Ibid., 20-21.

[33] - Nikolaus Brauns, Deutsch-türkische Beziehungen im Kaiserreich, 4 .5.4 Deutsche Kompromisse mit der Entente..., www.agahdari.com,
30 October 2006, 38

[34] - Cited in Peter Sluglett, Britain in Iraq..., 104-5.

[35] - Nubar Gulbenkian, Wir—die Gulbenkians: Porträt in Oel, (München, R. Piper & Co., 1966), 93-95.

[36] - Peter Slugett, Britain in…,105.

[37] - Karl Helfferich, Der Weltkrieg: Vorgeschichte des Weltkrieges, (1919, Ullstein & Co., Berlin), 165-6.